Annexe A

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE
PRÉVISIONS DES AFFECTATIONS DE PILOTAGE POUR 2018

ZONE	VOYAGES	DÉPLACEMENTS	ANNULATIONS	TOTAL
Halifax	2 679	177	30	2 886
Sydney	362	14	4	380
Bras d'Or	4	0	0	4
Canso	594	63	19	676
Pugwash	90	0	0	90
Saint John	1 648	46	38	1 732
Miramichi	20	0	0	20
Restigouche	10	0	0	10
St. John's	440	106	12	558
Holyrood	31	1	2	34
Baie Placentia	750	165	41	956
Humber Arm	189	19	3	211
Stephenville	8	0	0	8
Baie des Exploits	84	9	8	101 0
Voisey's Bay	12	0	0	12
Charlottetown	247	1	4	252
Pont de la Confédération	105	0	0	105
Pilotage non obligatoire	258	3	27	288
TOTAL	**7 531**	**604**	**188**	**8 323**

BATEAUX-PILOTES
DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

L'APA possède une flotte de bateaux-pilotes pour transporter les pilotes dans certains ports de la région de l'Atlantique. Ces bateaux représentent un investissement financier considérable pour l'Administration.

Ces dernières années, l'Administration s'est efforcée d'avoir des navires identiques ou quasi identiques dans les ports de la baie Placentia, de Sydney, d'Halifax et de Saint John. Avec l'acquisition de navires « jumeaux » devant être déployés à Halifax en 2017, la flotte actuellement en service va permettre ce déploiement.

Le fait d'avoir des navires jumeaux dans les ports comporte des avantages au niveau de l'entretien des bateaux et du matériel de rechange en stock, permet de mieux répartir les heures de fonctionnement et fournit aux équipages des caractéristiques de manutention et un équipement similaires, peu importe le bateau utilisé.

Classe Chebucto – Captain E. T. Rogers et Captain A. G. Soppit

Le Chebucto Pilot a été déployé à Halifax, N.-É., en 2012 et le Captain A. G. Soppitt à Saint John, N.-B., en 2013. Ils ont été construits par ABCO Industries Limited à Lunenburg, N.-É. La construction des navires est de classe Lloyds, ce qui signifie que Lloyds doit approuver tous les plans et dessins des bateaux ainsi que tout l'équipement et toute la machinerie utilisés à bord, et un représentant de Lloyds doit inspecter périodiquement le chantier naval pour s'assurer que la construction est effectuée de la manière appropriée. Il s'agit de bateaux de 17 mètres (56 pieds).

Le Chebucto Pilot a été amené à Saint John, N.-B., pour être utilisé avec son navire jumeau. Ce bateau a été renommé le Captain E.T. Rogers. Le capitaine Rogers était un homme d'affaires très respecté à Saint John, qui a fourni une aide et un mentorat à bien des gens dans le port, notamment les pilotes de Saint John, qui ont recommandé ce changement de nom.

Classe Nova Pilot – Nova Pilot et Scotia Pilot

Tel qu'indiqué dans le précédent plan d'entreprise, l'Administration était en pourparlers pour faire l'acquisition de deux navires jumeaux auprès des pilotes de Milford Haven, au Pays de Galles, au Royaume-Uni. Ces négociations ont échoué, car les deux bateaux ne pouvaient pas être mis en vente en raison des exigences opérationnelles.

L'Administration a entamé des négociations avec une entreprise des Pays-Bas en vue d'acquérir deux navires jumeax qui étaient disponibles. Après des négociations concluantes, les deux bateaux, qui avaient été renommés Nova Pilot et Scotia Pilot, ont été acheminés à Halifax où ils ont été mis en service à la fin de juillet. Ces navires mesurent 18,50 m (61 pi) de long, et ont deux moteurs et deux propulseurs par jet d'eau. Ils peuvent atteindre 24 nœuds, mais fonctionneront à une vitesse de service de 20 nœuds. Les deux navires sont déployés à Halifax, N.-É. Ils ont été construits selon la classe Lloyds en 2010 et 2011.

Classe Avalon Pilot – Atlantic Pilot et Avalon Pilot

L'*Atlantic Pilot* et l'*Avalon Pilot* sont des bateaux en aluminium de 19 mètres (62 pieds) qui ont été mis en service dans la baie Placentia (T.-N.-L.) en 2007. Ils proviennent du chantier naval A. F. Thériault de Meteghan River, N.-É. Il s'agit de navires de classe Lloyds avec une coque Camarc. Leur conception en fait d'excellents bateaux en mer.

Ces bateaux ont une vitesse de service d'environ 20 nœuds et une vitesse maximale d'environ 24 nœuds.

Fundy Pilot

Le *Fundy Pilot* est un bateau-pilote en aluminium de 15 mètres (51 pieds), de conception Raymond Hunt, construit en 1983 au chantier Gladding-Hearn Shipbuilding au Massachusetts (É.-U.). Il a d'abord été la propriété des pilotes de Virginie. Au début des années 1990, le bateau a été vendu aux pilotes de Boston et, en 2005, l'APA l'a acheté. Il est entré en service à Saint John en 2005. Le *Fundy Pilot* travaille à une vitesse d'environ 16 nœuds. Le *Fundy Pilot* continue de fournir un service fiable comme bateau d'appoint pour le port de Saint John, mais il va devenir un bateau d'appoint une fois que d'autres navires seront achetés.

Bateaux Breaux (*APA nos 1, 18* et *20*)

Les bateaux Breaux ont été les machines à toute épreuve de l'APA au cours des années. L'APA possède trois de ces bateaux en aluminium de 20 mètres (65 pieds) qui ont assuré le service à Halifax, au Cap-Breton, à Saint John, dans la baie Placentia et d'autres ports pendant plus de 40 ans. Ces bateaux sont identiques bien que des modifications aient été apportées à la conception de la timonerie et à certains équipements. Ils ont été construits dans un chantier naval à Port Hawkesbury, N.-É. La photo ci-dessous de l'*APA n° 1* illustre bien le style de ces bateaux.

Ces bateaux sont robustes et fiables, mais chacun arrive à la fin de sa vie utile et ils ne peuvent plus servir de bateaux principaux dans les grandes zones. Ils peuvent être utilisés encore quelques années comme navires secondaires dans un grand port ou comme navires principaux dans des ports de moindre importance, en effectuant un nombre réduit d'affectations dans des conditions moins difficiles. Deux de ces navires (APA n[os] 1 et 20) ont desservi le port de Sydney, N.-É. en 2017. L'autre bateau sert de navire de rechange aux deux navires de classe Avalon dans la baie Placentia, T.-N.-L. En date de septembre 2016, deux de ces navires étaient utilisés comme navires de rechange pour desservir Halifax et la baie Placentia. Le troisième sert de bateau principal à Sydney. Les bateaux Breaux ont été conçus à l'origine pour fonctionner à une vitesse de 20 nœuds, mais ils ont ralenti à environ 13 nœuds avec l'âge et le poids accru.

APA nº 2

L'*APA nº 2* est un bateau à coque d'acier et un seul membre d'équipage (un moteur et une hélice). Il s'agit d'un bateau de 14 mètres (47 pieds) construit à Port Hawkesbury en 1986, qui a travaillé à St. John's (son port d'origine), dans la baie Placentia, au pont de la Confédération, à Halifax, à Saint John, à Sydney et à Humber Arm (Corner Brook), T.-N.-L., où il est actuellement stationné. C'est un bon bateau pour la mer, mais il ne peut fonctionner qu'à environ neuf nœuds, de sorte qu'il n'est pas tout à fait approprié pour les grands ports.

Pour récapituler, l'Administration exploite à présent des navires jumeaux dans les ports suivants :

Halifax, N.-É. – Nova Pilot et Scotia Pilot

Saint John, N.-B. – Captain E. T. Rogers et Captain A. G. Soppitt

Baie Placentia, T.-N.-L. – Avalon Pilot et Atlantic Pilot

Sydney, N.-É. – APA n^o 1 et APA n^o 20

Outre ces navires jumeaux, le Fundy Pilot sert de bateau de rechange dans les ports d'Halifax et de Saint John, les plus occupés du réseau. L'APA n^o 18 sert de bateau de rechange dans la baie Placentia. L'APA n^o 2 dessert Humber Arm (Corner Brook), T.-N.-L.